

Economia Ligações ferroviárias

Portugal e Espanha acertam agulhas para voltar a ligar os dois países de comboio

Alta velocidade a longo prazo e serviços transfronteiriços em comboios convencionais no curto prazo são os temas que Pedro Nuno Santos e Raquel Sánchez têm em agenda para ultrapassar a questão ferroviária

Carlos Cipriano

Nunca, desde o séc. XIX, houve tão poucas relações ferroviárias entre Portugal e Espanha. E nunca na Europa se falou tanto na necessidade de dar um novo fôlego ao caminho-de-ferro para enfrentar os desafios das alterações climáticas, da transição energética e da mobilidade sustentável no século XXI.

É neste contexto que em Setembro – em data ainda por definir – se vão reunir o ministro das Infra-Estruturas, Pedro Nuno Santos, e a ministra dos Transportes espanhola, Raquel Sánchez, para ultrapassar o bloqueio da quase ausência de ligações ferroviárias entre os dois países. Uma reunião ao mais alto nível para discutir questões estratégicas como a alta velocidade, mas também assuntos correntes de ligações transfronteiriças que poderiam (e deveriam) ser tratadas pela CP e pela Renfe, que têm estado de costas voltadas.

O Governo português definiu que a alta velocidade para Espanha passará pelo prolongamento da futura linha Lisboa-Porto até Vigo, cozendo assim toda a faixa atlântica lusa com a Galiza, onde já circulam comboios a 300 km/h para o resto de Espanha. Mas o executivo espanhol prefere uma ligação rápida de Madrid a Lisboa através da linha de alta velocidade que há 14 anos está a ser construída para Badajoz.

Portugal não diz que não a essa ligação e até tem para mostrar a linha que está a ser construída entre Évora e Elvas, que vai permitir encurtar os tempos de viagem para Madrid. Mas esta infra-estrutura – classificada como a maior obra ferroviária dos últimos cem anos – está longe de ser uma linha de alta velocidade pura e dura. Na verdade, foi concebida para tráfego de mercadorias no âmbito da ligação Sines-Badajoz. Mas como o seu traçado permite velocidades de 250km/h, será por ali que passarão os comboios para Madrid, apesar de a sua capacidade ser muito limitada por se tratar de uma linha em via única.

Quando essa via férrea chegar a Elvas, a ligação Lisboa-Badajoz poderá ser feita em duas horas. Do lado espanhol, com a electrificação da nova linha entre Plaséncia e Badajoz, tardar-se-á mais quatro horas para Madrid – ou seja, Lisboa-Madrid não



Pedro Nuno Santos vai reunir-se com a homóloga espanhola para resolver o divórcio ferroviário entre os dois países

demorará menos de seis horas, o que poderá ser muito útil para turistas e para passageiros das paragens intermédias, mas não será nunca uma verdadeira alternativa ao avião.

Para que a viagem seja realmente rápida, será necessário que a linha de alta velocidade avance de Plaséncia para Madrid e que, do lado português, se construa a terceira travessia do Tejo. Antes disso, porém, o Governo português quer chegar com a alta velocidade a Vigo.

Mas, ainda muito antes disso, é preciso cuidar das ferrovias que ain-

Pedro Nuno Santos e a ministra dos Transportes espanhola, Raquel Sánchez reúnem-se em Setembro

da existem e, neste aspecto, também há divergências, pois a CP e a espanhola Renfe não conseguiram pôr-se de acordo desde que, em 2020, a operadora espanhola decidiu – unilateralmente – não retomar o comboio nocturno Lusitânia Expresso que ligava diariamente Lisboa e Madrid. A exploração daquele serviço era deficitária, mas era realizada pelas duas empresas com partilha de receitas e despesas conjuntas. A CP não teve uma palavra a dizer.

Com o Lusitânia caiu também o Sud Expresso (Lisboa-Hendaya), explorado pela CP, mas que obtinha economias de escala ao circular acooplado ao Lusitânia durante grande parte do seu percurso (entre Lisboa e Medina del Campo).

Nas últimas décadas, mercê de uma grande aposta na alta velocidade, Espanha tem vindo a desistir da ferrovia convencional, fechando serviços e linhas (das quais o encerra-

mento recente da via férrea Madrid-Cuenca é um exemplo paradigmático). Mas Isaías Táboas, presidente da Renfe, já fez saber que está disponível para fazer prolongar até Lisboa um comboio Talgo que diariamente une Madrid a Badajoz. Teria de vir por Portalegre, Abrantes e Entroncamento e demoraria mais três horas a juntar às cinco que já leva de Madrid a Badajoz.

Para a CP, oito horas para ligar o Tejo ao Manzanares é demasiado tempo para uma ligação diurna, pelo que mais vale tardar dez horas de noite numa viagem em comboio-hotel como era o Lusitânia. A perspectiva portuguesa é, pois, de retomar esse serviço que era feito pela Beira Alta (passando por Coimbra, Guarda, Vilar Formoso e Salamanca) e não pelo Alto Alentejo.

O desacordo é evidente entre a CP e a Renfe. Pedro Moreira, vice-presidente da CP e à espera de ser nomea-

do presidente desde Setembro do ano passado, quando Nuno Freitas se demitiu, está numa situação fragilizada, à frente de um conselho de administração em gestão corrente. Isaías Táboas, que lidera uma empresa num mercado liberalizado em que tem como concorrentes parceiros fortes como a SNCF e a Trenitalia, com quem negocia, tem secundarizado o vizinho do lado e até já demonstrou desagrado por não ter como interlocutor na CP um congénere em plenas funções.

É por isso que os ministros dos dois países irão discutir assuntos que normalmente seriam da incumbência das empresas que tutelam.

Entre eles poderá estar também uma solução eléctrica para o Celta, o comboio que liga o Porto a Vigo e que é efectuado por uma velha automotora a diesel, apesar de a linha estar electrificada de ambos os lados da fronteira.

ESTELA SILVA/LUSA